

ADVERTENCIA 184/DAG r1

La presente ADVERTENCIA tiene por objeto dar a conocer una situación que puede resultar de interés para Talleres Aeronáuticos de Reparación, operadores y/o propietarios de aeronaves, por tal motivo la misma se emite a los efectos de informar, y las recomendaciones en ella contenidas no tienen carácter mandatorio.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 02 de mayo de 2019.

DIRIGIDO A:

Propietarios, operadores y talleres con alcances en aeronaves Piper /Chincul PA-36, todas las series.

MOTIVO:

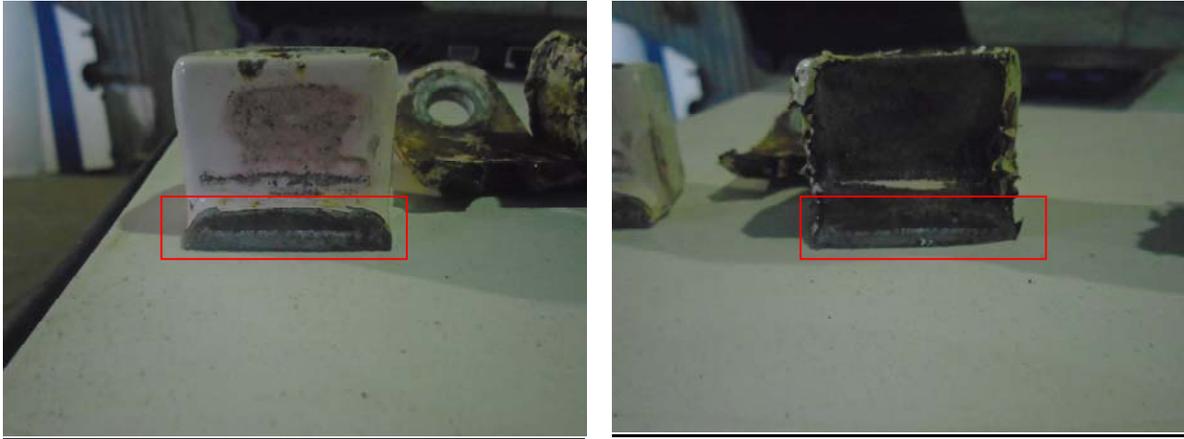
Fisuras en los Clamp - Main landing gear – P/N: 98004-00.

ANTECEDENTES:

En el 2015, se recibió un Informe de Dificultad en Servicio, en el cual se informa que durante una inspección de mantenimiento a una aeronave PA-36-300, se detectaron fisuras en dos de los CLAMPS instalados, adjuntando además las siguientes fotografías:



En 2018 se accidentó una aeronave PA-36-300, y durante dicho evento se rompieron los cuatro CLAMPS de los trenes de aterrizaje. Durante la Inspección de Relevamiento de Daños, el personal de la ANAC junto con el del TAR actuante, inspeccionaron detalladamente los mismos, observándose en dos de ellos signos claros de un Proceso de FATIGA, por lo que estos componentes, de no haber colapsado en el accidente, se hubiesen roto en un futuro próximo. Se adjuntan fotografías que muestran su estado luego del accidente



En las fotos se pueden apreciar los CLAMPS rotos. En cada una de ellas se ha resaltado una zona, donde se puede apreciar dos sectores bien definidos, uno, claro y brillante, correspondiente a la parte que rompió en el accidente, y otro, oscuro y opaco, correspondiente a la parte que ya estaba rota al momento del accidente.

RECOMENDACIONES:

En base a lo arriba informado, se recomienda que en el próximo ingreso a un TAR de las aeronaves afectadas por la presente Advertencia, se les inspeccione los CLAMPS - Main landing gear P/N 98004-00, empleando un END por la técnica de Tintas Penetrantes, en búsqueda de fisuras, prestando especial atención a:

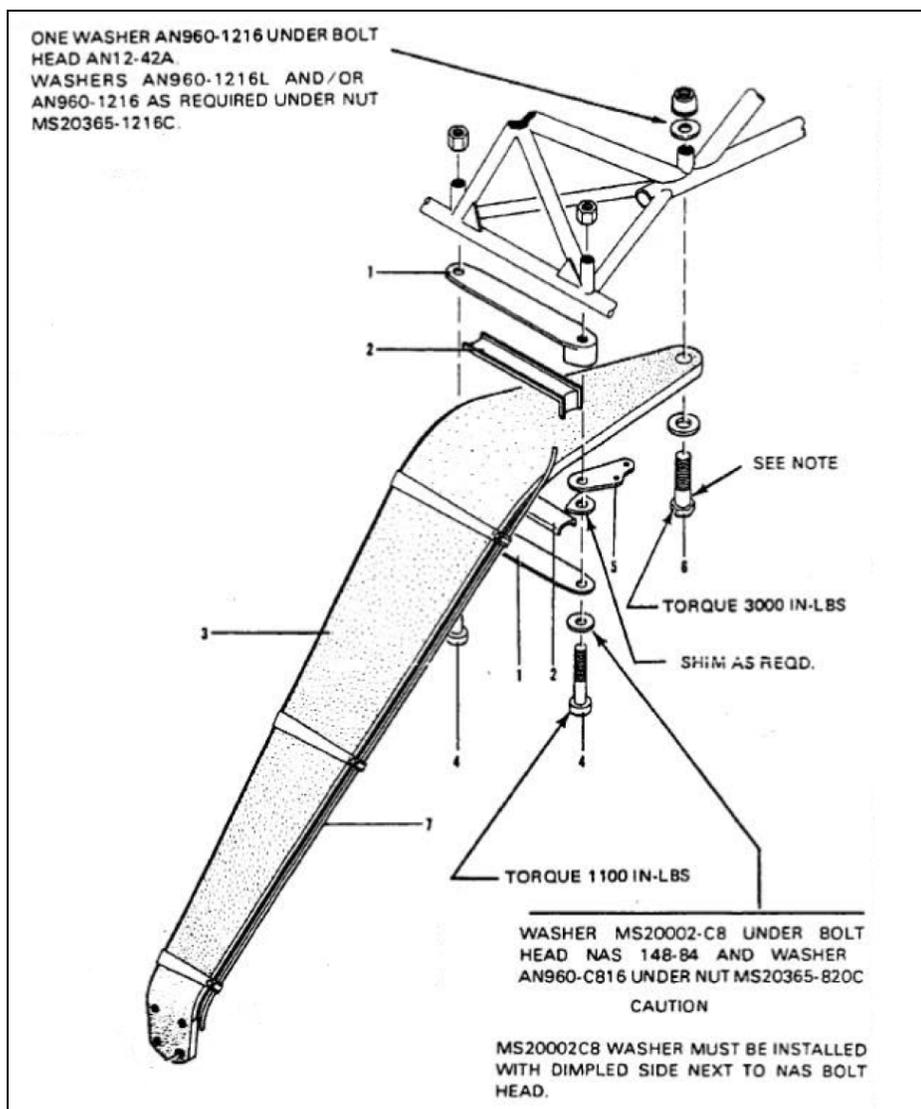
- 1- Las zonas próximas a los orificios de los bulones,
- 2- Las zonas del radio de acuerdo entre la parte horizontal y vertical de los clamps.

Se recomienda repetir este ensayo, al menos cada 1000 hs. de operación de la aeronave.

Además, en cada inspección anual, se recomienda verificar que los trenes principales están instalados de acuerdo a lo indicado en Service Manual. Particularmente en lo siguiente:

- 1- Que la arandela AN960-1216 esté instalada debajo de la cabeza del bulón de toma interna de cada lado.
- 2- Que las arandelas AN960-1216L necesarias estén instaladas debajo de la tuerca de toma interna de cada lado.
- 3- Que los bulones de toma interna de cada lado, estén torqueados a 3000 in-lb.
- 4- Que la arandela MS20002-C8 esté instalada debajo de las cabezas de los bulones de toma externa de cada lado.
- 5- Que la cara avellanada de la arandela esté en contacto con la cabeza de los bulones.
- 6- Que las arandelas AN960-C816 necesarias estén instaladas debajo de la tuerca de toma externa de cada lado.
- 7- Que los bulones de toma interna de cada lado, estén torqueados a 1100 in-lb.
- 8- Que los dos ítems 2 (PAD) estén instalados en las fijaciones externas de cada lado.
- 9- Que estén instalados los SHIMS P/N 98041-00 necesarios para que la ballesta quede ajustada entre los clamps.

La siguiente figura, extraída del manual, resume los detalles de la instalación.



Ing. Aer. Gabriel Spinozzi
Jefe Departamento Aviación General
Dirección de Aeronavegabilidad